

● (1730)

Monsieur le Président, de notre côté, du côté du Nouveau parti démocratique, nous sommes très conscients du fait que la Ville de Montréal est un centre international, un centre mondial de transport et de communications. Il l'est, grâce à sa position sur le continent nord-américain, grâce aux quartiers généraux de compagnies de transport, par exemple, Air Canada, Canadien National, Canadien Pacifique, grâce au fait que c'est le plus important port du Canada, grâce à la tradition, puisque c'est l'entrée pour le commerce maritime au Canada, et aussi le sens des chemins de fer de notre pays, et maintenant, aussi, c'est un centre de communications mondial, grâce aux aéroports de Mirabel et de Dorval, et le fait que plusieurs grandes compagnies dans le domaine des communications, telles Bell Canada et Téléglobe Canada, et l'Association internationale de l'aviation de transport aérien, sont toutes situées à Montréal.

Maintenant, on se demande si le gouvernement pourrait aider dans le développement de Montréal, dans une stratégie municipale, régionale, provinciale et nationale qui ferait de Montréal vraiment un centre mondial de transports et de communications.

Je dirais, pour ma part, que cette stratégie est très utile, une stratégie à suivre. Mais qu'est-ce qu'on voit? On voit, par exemple, malgré le fait qu'on vient de créer un port de Montréal autonome de la Commission des ports du Canada, que ce port de Montréal est simplement un tributaire du gouvernement fédéral. Aucune participation sur la Commission de direction venant, par exemple, de la province de Québec, aucune vraie participation des gens, des municipalités qui en bénéficient, aucune idée de stratégie dans laquelle les ressources, en termes d'immeubles, en termes d'édifices, en termes des autres ressources du port de Montréal, ne sera utilisée pour les développements industriel et stratégique de la ville de Montréal et de sa région.

Monsieur le Président, on pourrait dire la même chose en ce qui touche la province de Québec. Il s'avère intéressant de constater que le gouvernement péquiste du Québec a eu très peu à dire sur le fait que deux des grands ports, dans la province de Québec, pendant les huit années que les péquistes sont au pouvoir, sont restés sous le contrôle du gouvernement fédéral, et que rien n'a été fait par le gouvernement péquiste pour assurer un système de partenaires, dans lequel les deux gouvernements, provincial du Québec et le gouvernement canadien, partagent la responsabilité pour ces importantes ressources dans le fleuve Saint-Laurent.

Monsieur le Président, maintenant, au lieu d'avancer l'idée du Saint-Laurent comme ressource nationale prioritaire, ce qu'on voit, c'est que le gouvernement a décidé d'imposer des frais qui pourront être très élevés, très dispendieux, sur la navigation, sur le commerce maritime, dans le fleuve Saint-Laurent. Et cela comporte un grave risque de diminuer davantage le commerce maritime qui est si important pour la province de Québec et pour tout l'Est du pays.

Maintenant, monsieur le Président, grâce à la situation géographique, les coûts de la garde côtière dans l'est du pays sont plus élevés que ceux dans l'Ouest du pays, c'est-à-dire la

### *Marine marchande—Loi*

Colombie-Britannique. Si on impose des coûts relatifs aux dépenses de la garde côtière, par exemple, dans l'est du pays, cela risque de créer des désavantages encore plus grands que les problèmes qui existent maintenant et qu'on remarque, par exemple, avec la Voie maritime.

C'est au ministre d'expliquer comment on peut voir un développement du commerce maritime sur le système de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent, si on augmente les frais de la voie maritime de 25 à 30 p. 100, si on impose un système de recouvrement de tous les coûts, tel que proposé apparemment dans la section 4 de ce projet de loi par le gouvernement.

Alors, monsieur le Président, je dirais que nous avons toutes sortes d'exemples du peu de bon sens d'imposer tous les coûts sur les agents utilisant les installations de transportation. De plus, on doit considérer l'histoire de notre pays et le fait que la situation de nos villes, de nos villages, de nos régions et de nos industries, souvent, c'est un accident de l'histoire, alors nous sommes dotés de cette histoire, on ne peut pas éviter cela. Est-ce que, par exemple, on dirait que c'est impossible, à l'avenir, de desservir les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard avec un service maritime, parce que les coûts sont devenus trop élevés, puisque le gouvernement veut recouvrer tous les coûts? Alors, je ne crois pas que le dernier passager qui utilise les phares, les services maritimes entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick soit obligé de payer tous les coûts des aides à la navigation, et ainsi de suite.

Est-ce là la position du gouvernement? Alors, on dira: peut-être non puisque nous avons une obligation constitutionnelle. Mais quand même les mêmes problèmes existent ailleurs, et surtout dans la province de Québec et aussi peut-être dans celle de l'Ontario.

Mon collègue venant du nord de l'Ontario a indiqué que si, par exemple, il y avait des faits de navigation aux petits bateaux de plaisance qui se trouvent dans le canal nord, près du lac Supérieur, par exemple, qu'effectivement ces bateaux-là seraient éliminés puisque personne ne serait capable de payer le montant nécessaire. Je pourrais dire que si on appliquait ce principe au canal Rideau, la même chose pourrait se produire et on pourrait voir que le canal qui est très important en termes de récréation ne serait presque pas utilisé à cause des frais imposés par le gouvernement, grâce aux principes de M. Stevens et du ministre des Transports, des Sciences économiques qui demandent que tous les coûts soient payés par les gens qui l'utilisent.

### *[Traduction]*

Le plein recouvrement des frais est un principe qui ne tient pas compte de l'histoire. Il ne tient pas compte du fait qu'au début de la colonie, le Saint-Laurent constituait notre seule voie de transport. À compter de 1642 environ, des colons se sont établis au Québec, le long du Saint-Laurent, car le bateau constituait alors le seul moyen de voyager d'un point à un autre. Je ne pense pas qu'en 1640, les gens s'attendaient à ce que le ministre des Transports actuel (M. Mazankowski) présente l'article 4 du projet de loi C-75 qui fait payer le coût total des aides à la navigation, des opérations de brise-glace et des autres services de ce genre.